L'ISTMO DI SUEZ DESCRIZIONE STORICA CON LA PIANTA TOPOGRAFICA...

Luigi Balatri

L' ISTMO DI SUEZ

DESCRIZIONE STORICA

CON LA

PIANTA TOPOGRAFICA DEL NUOVO CANALE

E SUE ADIACENZE

INCISA

DAL PROF. LUIGI BALATRI

Volume Unico

Firenze
A SPESE DEGLI EDITORI
1869

CAPITOLO PRIMO

Unire il Mediterraneo al Golfo Arabico, tagliando l'Istmo di Suez mediante un canale diretto che permettesse un passaggio ai navigli della maggiore grandezza; ritrovare così l'antica via del commercio coll' Oriente, sostituendo al dorso del cammello i bastimenti, ed evitando l'inconveniente dei trasbordi, che neppure una ferrovia avrebbe impedito, tale fu il saggio concetto dell' illustre Ingegnere Ferdinando De Lesseps.

Questo grandioso concetto richiamò l'attenzione del mondo, che stupefatto lo salutò come preziosa conquista dell'odierna civiltà, come causa d'insperata floridezza nei commerci, e come mezzo potentissimo a facilitare tra i popoli, divisi sulla terra, quella fusione d'idee, d'interessi e di costumi, destinata a fare della umanità una sola famiglia.

Il signore De Lesseps, figlio del console generale di Francia, in Egitto, ivi lo era stato egli stesso dall' anno 1832 al 1838, ed in quell'intervallo profondamente studiò la questione del passaggio tra i due mari, Mediterraneo e Mar Rosso. Godendo egli l'amicizia dell' erede presuntivo al trono, Mohammed-Said-Pascià, seppe inspirare a quel principe i sentimenti che lo animavano rispetto all'impresa del Bosforo egiziano, dimostra i vantaggi che tale opera arrecherebbe non solo all'Egitto, ma a tutti quei paesi che con esso sarebbero posti in comunicazione. Mohammed-Said, divenuto Vicerè nel 1854, graziosamente invitava l' amico suo a recarsi in Egitto, ed in un viaggio fatto da Alessandria al Cairo, chiedeva al De Lesseps una memoria sul progetto del taglio dell'Istmo. Questa memoria veniva nel 15 novembre 1854 diretta al Vicerè dal campo di Marèa (deserto della Libia), ed in essa il progetto era concertato, per modo che nel dì 30 novembre successivo il Principe emanava un firmano di concessione col quale autorizzava l'illustre francese, con facoltà esclusiva, a costituire una compagnia formata di capitalisti di tutte le nazioni, avente per oggetto il taglio dell'Istmo e l'esercizio di un canale tra il Mare Mediterraneo e il Mar Rosso, sotto il nome di *Compagnia universale del Canale marittimo di Suez.*

Mediante quel firmano venivano stipulati i reciproci diritti ed obblighi tra il Governo d'Egitto e la futura Compagnia, e questi nella parte sostanziale sono gli appresso:

1° Obbligo per parte della Compagnia di costruire

un canale diretto, largo metri 100 e profondo 8, tra il Mare Mediterraneo ed il Mar Rosso.

2° Obbligo di derivare un Canale d'acqua dolce direttamente dal Nilo per condurlo a traverso l'Ouady ed il deserto fino al Lago Timsah ed a Suez.

3° Obbligo di corrispondere al Governo Egiziano il 15 per cento dell'introito netto, dedotti gl' interessi da pagarsi agli azionisti.

4° Obbligo di non potere erigere fortificazioni lungo il Canale che veniva dichiarato neutro, mentre la Società doveva essere internazionale.

La Società acquistava i seguenti diritti:

1° All'opera di 25,000 fellahs (1) da adoperarsi per la escavazione del Canale, ai quali, oltre il vitto, si corrisponderebbe un tenue salario. Questa prestazione doveva durare quanto il tempo ritenuto necessario per l'opera, calcolato a circa 6 anni.

2° Al possesso d'una zona di terra ai lati del Canale, ed a 60,000 ettari del deserto attraversato dal Canale d'acqua dolce.

3° Al privilegio del possesso dei Canali per anni 99.

4° Al diritto d' imporre una tassa di lire 10 per tonnellata sulle navi che sarebbero passate pel Canale.

Il Vicerè riserbavasi d' ottenere dal Sultano il firmano che approvasse quella concessione.

Il signore de Lesseps, ottenuto il sovrano consenso, si occupò di preparare il progetto particola-

(1) Agricoltori indigeni Egiziani.

reggiato per l'escavazione del Canale marittimo e di quello d'acqua dolce. Tale incarico fu affidato ai due distinti ingegneri Linant-Bey e Mongel-Bey. Essi nel marzo del 1855 si pronunziarono per un canale diretto, largo 100 metri e profondo 8 tra le rovine dell' antico Pelusio sul Mediterraneo ed il porto di Suez nel Mar Rosso, calcolando le spese occorrenti in 200 milioni di franchi. Partendo dalla rada di Pelusio il Canale doveva andare diretto sino al lago Timsah, equidistante dai due mari, e di là, per mezzo d' una linea con alcune grandi curve doveva far capo alla rada di Suez.

A questo gran Canale navigabile si univa un Canale d'acqua dolce che, partendo dal Nilo, incontrava il Canale maggiore, ed oltre al servire all' approvigionamento dell'acqua potabile, irrigava una estenzione di circa 60,000 ettari, già concessa alla compagnia, da rendersi coltivata.

Per una impresa di tantà mole, a cui dovevano concorrere i capitali di tutte le nazioni, conveniva che la pubblica opinione fosse illuminata e convinta del felice esito. A tal fine, nell' anno 1855, Lesseps partiva dall' Egitto, e dopo avere conferito col Governo della Sublime Porta, ed averlo rassicurato che tale opera non avrebbe in verun modo minacciato l'indipendenza della Turchia, come già da alcuni si vociferava, recavasi in patria ove già la fama lo aveva preceduto. Ivi nell' agosto del 1855 faceva un importante pubblicazione, che oltre ad una narrazione informativa conteneva:

1° L'atto di concessione per i lavori e l'esecuzione del Canale del 30 novembre 1854;

2° La memoria dettagliata sul Canale diretto indirizzata al Viceré in data del 15 novembre 1854;

3° Una copia delle istruzioni date ai signori Linant-Bey e Mongel-Bey per un progetto di massima d'un canale diretto, e d'un canale di derivazicne dal Nilo;

4° Il progetto di massima compilato dai medesimi in data del 20 marzo 1855;

5° Un altro rapporto al Viceré in data del 30 aprile 1855.

In Europa erasi già da molte persone intesa la somma utilità del Canale di Suez; e, quantunque il tempo corresse poco favorevole ad un'opera di tal genere, e la guerra di Crimea distogliesse molto gli animi dal pensarvi seriamente, pur nondimeno varii uomini di Stato ed Accademie, e Camere di Commercio, scrittori illustri d'ogni paese, ed anco molti organi della stampa periodica, furono concordi nel tessere gli elogi di Lesseps, e nell'incitarlo a perseverare nel suo ardimentoso concetto.

Non mancarono per altro gli oppositori; e sebbene la credenza del dislivello fosse caduta quasi affatto, pure una infinità di obiezioni furono suscitate. Il vessillo dei dissidenti fu inalzato in Inghilterra, ove un giornale assai accreditato, *La Rivista d'Edimburgo* spiegò tutto l'apparato delle proprie forze per combattere il progetto del taglio dell'Istmo affricano, e, quantunque il signore De Lesseps, per meglio far conoscere le proprie idee, fondasse un periodico, L'*Isthme de Suez*, la violenza dei contradditori non cessò di avversare l'insigne progetto; e

da ogni parte d'Europa, ed anche dall'Egitto e dalla capitale dell'Impero Ottomano, nacquero contrasti ed accuse, che, ripetuti in mille modi fecero durare a lungo una battaglia, le cui ultime scaramuccie si protrassero sino a questi giorni.

Ed invero si tacciava d'assurdo il concetto di stabilire un canale in mezzo ad un deserto, ove correva pericolo di venire colmato, o interamente o in parte, dalle mobili arene; si evocavano le ombre dei soldati di Cambise, periti tra quelle sabbie infuocate, e quelle degli Arabi sepolti colle loro carovane; si allegava la difficoltà della costruzione del Canale, per le immense roccie che si sarebbero trovate, e le difficoltà del suo mantenimento. I venti del Mar Rosso, ed i banchi di sabbia che vi si trovano erano reputati micidiali alle navi, che non avrebbero potuto gettar l'ancora, ed il limo del Nilo era presagito come un futuro nemico del porto di Pelusio (Porto-Said), per l'interramento che non avrebbe mancato di produrre nel medesimo, ove, del resto, anche il vento sarebbe stato pericoloso. Si posero innanzi molti argomenti economici: si disse che 200 milioni di franchi erano una minima frazione delle spese da calcolarsi, bastando essi appena per i primi lavori, e che la impresa non avrebbe reso l'uno per cento. E per colmo della misura si giunse, con funesto annunzio, a predire ai poveri Fellahs dell'Egitto la miseranda sorte degli schiavi di Necos (1).

Alle accuse, ai falsi concetti venne convenientemente risposto. Ma se coloro i quali, non per mala

(1) Periti, a quanto dice Erodoto, in numero di 120 mila.

fede, avevano avversato il progetto di Lesseps, furono persuasi, così non avvenne delle persone che erano stimolate daaltri interessi; per queste i pretesti d'ostacoli fisici e di considerazioni umanitarie velavano il sentimento della gelosia commerciale e della politica. Lord Palmerston ne fu il più strenuo campione. Lesseps per combattere questo potente nemico, creò una Commissiome internazionale, cui sottopose il suo progetto, affinchè lo discutesse, e, occorrendo, lo modificasse, ma in ogni modo pronunziasse un giudizio che potesse dirsi definitivo. Tutto questo avvenne. La Commissione fu composta dei signori Rendel e Clean (surrogati poi dal signor Mamby) inglesi, ingegnere Negrelli italiano al servizio dell'Austria, ingegnere Pietro Paleocapa ministro dei lavori pubblici nel Regno Sardo, ingegnere Conrad olandese, ingegnere Leutze prussiano, ingegneri Renaud Lieusson francesi. In seguito vennero aggiunti i signori Rigault, De Genouilly e Torres, della marina militare francese, Montesino direttore dei lavori pubblici di Spagna, ed Harris capitano di marina al servizio della Compagnia delle Indie.

La Commissione internazionale si riunì in Parigi nell'ottobre dell'anno 1855, ed una parte dei suoi membri si recò in Egitto, percorse l'Istmo, fece tutti i convenienti studi, e rimise un rapporto dettagliato, dal quale emersero fallaci tutte le accuse relative ai banchi di limo nel porto di Pelusio, alla quantità delle roccie da incontrare nei lavori, alle sabbie della località, e finalmente ai pericoli della navigazione nel Mar Rosso, ove il capitano Harris aver fatti 70 viaggi senza correre pericoli. Anche rispetto alle somme da

impiegare ed al tempo necessario alla impresa, la Commissione confermò i calcoli di Lesseps, facendo al progetto alcune parziali ed utili modificazioni per la parte tecnica del medesimo.

Sarebbe invero cosa oltraggiosa quella d'attribuire alla nobile nazione inglese le opinioni d'uno individuo e di alcuni suoi seguaci, e gettare in faccia ad essa l'accusa di vagheggiare le antiche e false teorie dei sistemi mercantili. Lesseps portossi nel 1857 in Inghilterra ove ebbe un'accoglienza entusiastica nei grandi centri manifatturieri che votarono per esso indirizzi animati dai più benevoli sentimenti. Distinti scrittori di quel paese attestarono quanto il suo commercio si avvantaggerebbe dal taglio dell'Istmo egiziano, ed anco molti organi della stampa, nulla curando i concetti strani che si affermavano, dettero non dubbie manifestazioni di vedute sincere e disinteressate.

Lord Palmerston, intento a demolire l'impresa di Lesseps, poichè lo seppe in Inghilterra, si fece interpellare alla Camera dei Comuni, e rispondendo qualificò di ridicola l'opera progettata, manifestando che ad essa egli era avversario. (1) Quindi in altre

(1) Il nobile lord sostenne che da quindici anni combatteva il disegno del taglio dell'Istmo perchè era pernicioso all'Inghilterra, divideva l'Egitto dalla Turchia e metteva a repentaglio l'integrità dell'Impero ottomano. Sembra ch'egli vedesse probabile il pericolo per il passaggio alle Indie. La cessione di vasti territori, fatta alla Compagnia del Canale, lo inquietava, potendo sorgere lungo di esso una colonia francese che, in un momento di bisogno, poteva essere di valido aiuto alla Francia ed un ostacolo all'Inghilterra. Per tal motivo mentre i giornali devoti a Palmerston parlavano solo dell'assurdità del progetto del Canale, le forze inglesi occupavano Perim, isola che domina il passaggio dal Mar Rosso al Mar delle Indie.

occasioni, ripetendo le stesse idee, mise anco in dubbio l'onoratezza dell'illustre francese, dicendo che più che costruire il Canale, gl'importava di costituire la Società. La volgare accusa spiacque; essa fu malissimo sentita in Francia, e la risposta calma ed assennata di Lesseps accrebbe il prestigio suo e lo mostrò veramente degno d'essere alla testa d'una opera grandiosa. (1) Palmerston ricorse persino all'autorità di Stephenson, il quale, per uno di quei fatti che non ammettono spiegazione, combattè la idea del Canale, adducendo i motivi più strani, e fra gli altri quello che, uguale essendo il livello de' due mari, l'acqua sarebbe stata stagnante. E qui sarebbe un assurdo di volere ammettere sul serio che quella mente così potente che ideò ed eseguì il ponte tutelare potesse cadere in così strano errore. Ei non ignorava certo che Venezia esiste da lunghi secoli e conta una quantità di piccoli canali senza sfogo, veri *cul-de-sac*, ove l'acqua aveva ben avuto il tempo di corrompersi senza che questo fosse avvenuto; l'Olanda, ch'ei conosceva benissimo, possiede pure centinaia di canali in egual condizione; come poi dovesse corrompersi l'acqua in un canale di 100 metri con lo sfogo di due mari, era tale asserzione da destare più che altro l'ilarità, non che esser degna della grande fama e del merito reale di Stephenson. Ma ei voleva assecondare Palmerston, e credette assecondarlo anche a scapito della sua reputazione.

(1) Lesseps disse che la propria qualità di gentiluomo gl'impediva di rispondere ad accuse simili.

Nè qui importerà il dire come vari illustri scrittori, e fra questi Negrelli e Paleocapa, confutassero le asserzioni di Stephenson, e piuttosto ad onore del Parlamento inglese gioveria far noto come altri insigni uomini di Stato, quali sono Gladstone e lord Russel, avessero il coraggio di dire in piena seduta: non esservi stato d'Europa che non denunziasse l'opposizione dell'Inghilterra e non l'accusasse di egoismo e d'ingiustizia.

Tutta questa guerra con tanto accanimento proseguita, e che più volte ha minacciato di costituire vani tanti nobili sforzi e tante cure assidue, nulla potè contro l'evidenza dei fatti e contro la tempra robusta dell'animo di Lesseps, il quale aveva maravigliosamente comprese le necessità dei tempi e studiato il modo di portare lo sviluppo commerciale dei popoli europei al più alto grado di prosperità, ponendoli in diretta e facile comunicazione con quell'Oriente, al quale le loro aspirazioni furono rivolte di continuo. Sul finire dell'anno 1858 al 15 di dicembre si costituiva in Parigi la Compagnia universale del Canale marittimo di Suez, con rogito del notaro Macquard, che comprendeva 892 pagine delle liste dei nomi ed il domicilio di 23,000 sottoscrittori. Alla fine del 1864 il capitale sociale era di Lire 153,140,000, delle quali la Francia somministrò 107 milioni, la Russia 12, l'America 2,500,000, altrettanto l'Inghilterra, la Spagna 2 milioni, l'Olanda 1,300,000, l'Italia 840,000, ed altri Stati, tra i quali per la massima parte l'Egitto, 25 milioni. Tra i 25 membri del Consiglio d'amministrazione, scelti tra gli azionisti

principali, e tra coloro che prestarono maggiore assistenza alla impresa, notasi il Senatore Torelli.

I lavori del Canale furono incominciati nella primavera del 1859, verso la fine dell'aprile, e con operosità morali che furono impiantati a Porto-Said (così appellasi lo sbocco sulla rada pelusiaca in onore del Viceré) officine, magazzini e luoghi di ricovero, e s' incominciarono le opere del molo per derivare l' acqua marina verso il centro dell' Istmo a misura che il lavoro sarebbe andato progredendo. Nel 1862 il Canale d'acqua dolce che, venendo dal Nilo presso al Cairo, doveva spingersi fino a Suez, fu condotto fino al lago Timsah, e nel 25 dicembre 1863 le sue acque si confusero con quelle del Mediterraneo, le quali nel 18 novembre 1862 erano già entrate nel lago suddetto, in mezzo alle festanti ovazioni del nuovo popolo cosmopolita attendente ai lavori, alle benedizioni di un vescovo delegato apostolico assistito da numeroso clero, ed alle preci del gran mufti del Cairo, essendo presenti i consoli delle potenze europee.

L'opposizione inglese nulla aveva smesso della sua costanza, quindi non farà maraviglia che lord Palmerston, non potendo spiegare influenza sul Viceré, devoto alla causa di Lesseps, si rivolgesse al Sultano, cercando d'impedire la sua adesione al taglio dell'Istmo. Nacque allora una grandissima guerra diplomatica, i particolari della quale anche il Torelli omette di descrivere. Egli dice quanto segue: « Solo accennerò come in complesso Saïd-Bascià rimanesse fedele, e fino alla sua morte (marzo 1863) mandas-

se i contingenti pattuiti; ma, scomparso dalla scena quel protettore, subentrò l' atutale Vicerè Ismaïl-Bascià. Ei cominciò col mantenere lealmente i patti, ma poi, spinto dal Gabinetto turco, elevò difficoltà, appoggiandole all'abolizione generale del lavoro obbligatorio. Tuttavolta fu però lo stesso Vicerè che nell'aprile 1864 si rivolse all'Imperatore dei Francesi perchè volesse essere arbitro nelle questioni sorte colla compagnia. Il genio pratico di Napoleone III si mostrò anche in questo all' altezza della questione. Nominò una Commissione di personaggi competenti che, d'accordo con i delegati del Vicerè, formulassero un progetto ben ragionato, ed in base al medesimo ei pronunziò la sua sentenza arbitramentale che porta la data del 6 luglio 1864, che pose fine alla questione e costituì la nuova base della Società.

« Per essa la Società rinunciò al diritto dei contingenti, vendette al Vicerè il Canale d' acqua dolce che aveva fatto, e retrocedette i terreni ai quali aveva diritto.

« Dal canto suo il Vicerè indennizzò la Società pel maggior costo che avrebbe incontrato, dovendo sostituire lavoratori liberi e macchine al lavoro semigratuito dei *fallahs*, e pagò il Canale e i terreni, che tagliati da un canale del Nilo, avevano già un valore. Il tutto si elevò a 84 milioni. Possedendo poi la Compagnia una vasta proprietà acquistata dal defunto Vicerè detta l' Ouady, che un intelligente amministratore, il signor Guichard, aveva già messo in buon ordine piantando, fra le altre cose, intorno a 30 mila gelsi, ed il Vicerè Ismail avendo esternato desiderio di acquistare anche quella, la Compagnia

la vendette al medesimo e rimase così col solo canale e terreni indispensabili per tutti i suoi stabilimenti e cogli stabili già fabbricati lungo tutto l'Istmo.

« La sentenza di Napoleone andò ritta allo scopo di togliere ogni gelosia che i vasti possessi della Società avevano suscitato; essa venne accettata da ambe le parti e poi anche dal Sultano, che accordò la sua approvazione al Canale, e così la Compagnia venne posta nelle condizioni normali.

« Il gran lavoro entrava però in una nuova fase e non senza pericoli. Si trattava di dover surrogare un contingente di 25 mila lavoratori: era opinione generale che gli Arabi non si sarebbero prestati nemmeno a paghe generose; che conveniva chiamarne di lontano, ed in pari tempo chiedere alla scienza meccanica un concorso ben più valido che per lo addietro. Si mandarono agenti in diverse parti a reclutar lavoratori, ma quel sistema non diede buoni frutti. Ritenendosi que' lavoratori come indispensabili, certi delle spese di ritorno, furono poco docili, ed i lavori non progredirono molto. Si fu in quel tempo che cadde la visita dei delegati delle Camere di Commercio, e non è a maravigliare se, fedeli a quanto avevano veduto, non potevano dire d'aver trovato molti lavoratori sul lavoro; ma due anni corsero da quell'epoca, e le condizioni cambiarono. La Società rinunciò all' idea d'andare in cerca direttamente dei lavoratori, ma propose invece condizioni larghe per lavori a piccoli cottimi, e cominciarono a venire dalla Grecia, dal mezzogiorno dell'Italia, dalla Siria e poi (ed è ciò che più valse) vennero gli stessi *fellahs*, e non pochi; nè il con-

corso si limitò all'Egitto ed alla Siria, ma vennero dall' Abissinia e dal Soudan, a tal segno che l' impresa non solo non si trovò più imbarazzata, ma ne ebbe in eccedenza. »

Si è accennato ai delegati delle Camere di Commercio, che nell'aprile del 1865 invitati da Lesseps (1) e dal senatore Torelli, allora ministro d' agricoltura, industria e commercio, si recarono in Egitto per visitare i lavori del Canale. Questo fatto molto importante ridonda ad onore delle Rappresentanze mercantili d'Italia e ad onore del Governo, che tra altri delegati vi spediva il distinto commendatore Biagio Caranti. Le Camere che inviarono i loro delegati furono le appresso: di Alessandria, Ancona, Avellino, Bari, Bergamo, Bologna, Brescia, Cagliari, Caltanissetta, Catania, Chiavenna, Como, Cuneo, Firenze, Ge-

(1) Contando molto l' illustre francese sulla opinione pubblica, fece, in Italia, nel 1863 premure perchè le nostre Camere di commercio si rivolgessero al Governo, affinchè questo s' intromettesse ad appianare le difficoltà suscitate contro al taglio dell' Istmo. Ciò fu fatto dalle Camere di Genova, Firenze, Milano, Pavia, Como, Bergamo, Ancona, Valtellina, Siracusa, Cuneo, Pisa e Messina.

Nel 1865 il signor De Lesseps si recò presso di noi e fu ovunque festeggiato. In Firenze, ove era venuto per ringraziare il Re di una onorificenza cavalleresca da lui ricevuta, quando comparve al teatro della Pergola nel palco del Prefetto per assistere al ballo intitolato *L' Istmo di Suez*, fu salutato dagli affollati spettatori con applausi vivissimi. In Napoli il principe Umberto lo volle seco ad una refezione col generale La Marmora, ed anche in Messina, di dove s' imbarcò per Costantinopoli, ebbe la più simpatica accoglienza.

Un fatto poi da aggiungere per far noto come l' impresa del taglio dell' Istmo di Suez sia stata sempre encomiata dalle Camere di Commercio d' Italia è quello che, mentre tenevasi il primo Congresso dei rappresentanti le suddette Camere in Firenze nell' anno 1867, furono scambiati coll' Illustre Lesseps ed il senatore Torelli (prefetto a Venezia) telegrammi di felicitazione per la riuscita d' un prestito che la Compagnia del Canale marittimo di Suez dovè contrattare.

nova, Lecco, Livorno, Messina, Milano, Napoli, Piacenza, Pisa, Reggio di Calabria, Siracusa, Torino, Varese ed anco Venezia. La visita dei delegati, quantunque avvenisse nell'epoca della massima magra del Nilo, dette buoni resultamenti. Erasi a quei delegati conferito un doppio incarico sul quale dovevano riferire. In primo luogo chiedevasi quale fosse lo stato dei lavori, quale la probabilità della riuscita ed in qual tempo; in secondo luogo, se credevano che anche prima dell' apertura del Canale marittimo si potesse dal commercio trarre partito dalla comunicazione stabilita indirettamente passando dalla parte già compiuta del Canale marittimo sino ad *Ismailia*, al Canale d'acqua dolce che conduce a Suez.

Ritornando dall'Egitto, vari delegati presentarono le loro relazioni, 15 delle quali furono pubblicate. (1)

(1) Relazione dei signori: Cav. Biagio Caranti, rappresentante il Ministro d'agricoltura, industria e commercio e la Camera di Commercio di Lecce;

Ingegnere Kramer Edoardo, rappresentante il Ministro dei lavori pubblici e la Camera di Cagliari;

Senatore Cacace, presidente e rappresentante la Camera di Commercio di Napoli;

Cav. Millo, vice-presidente, e cav. Barabino, segretario della Camera di Commercio di Genova;

Ingegnere Luigi Piattoli, rappresentante la Camera di Commercio di Firenze:

Comm. Girolamo Boccardo e cav. Lazzaro Patrone, rappresentanti la Camera di Commercio di Bologna;

Cav. Villa Pernice, vice-presidente e rappresentante la Camera di Commercio di Milano;

Luigi Regazzoni, rappresentante la Camera di Commercio di Alessandria;

Cesare Beretta, rappresentante la Camera di Commercio d'Ancona;

Arturo Issel, rappresentante la Camera di Commercio di Trapani;

Barone Levi, rappresentante le Camere di Commercio di Livorno e Pisa;

Tutti erano d'unanime sentimento nell'ammirare quello che la Compagnia aveva fatto e nel concludere che l'impresa avrebbe certo avuto buon fine, *ogni qualvolta*, come disse il Caranti, *si adoperino mezzi proporzionali alla sua grandezza ed importanza.* Circa al tempo necessario per condurla a termine, nulla fu precisato dalla maggioranza dei relatori. Per altro vi fu chi spiegò più chiaramente; e tra questi è da notarsi quello che scrisse lo egregio cavaliere Angelo Villa Pernice (ora deputato al Parlamento e presidente della Camera di Commercio di Milano). Esso dopo aver detto che se *dimani s'aprisse la nuova via, l'Italia non preparata vedrebbe gli altri usofruttuare i vantaggi; per contrario,* soggiunse, *il ritardo che non si presume poi duraturo oltre sei ad otto anni, le offre uno spazio di tempo sufficiente a misurare le sue forze, ad esplorare il terreno, a far luogo a tutte quelle prevvidenze che le assicurino una parte non piccola nel movimento commerciale.*

La questione del tempo necessario a terminare il Canale marittimo essendo così rimasta sospesa, o almeno non bene precisata, non servì che a mantenere le diffidenze, le quali furono appena vinte dall'avvicinarsi dell'epoca sospirata nella quale il com-

Luigi Pantaleone, Felice Chiesa, ingegnere Capuccio, B. Duprè, avvocato Ferrero, rappresentanti le Camere di Commercio di Torino, Siena, Chiavenna, Cuneo, Bergamo, Bari;

D. O. Abate e Tommaso Abate, rappresentanti la Camera di Commercio di Palermo;

Guglielmo Rava, rappresentante la Camera di Commercio di Caltanissetta.

La Camera di Commercio di Venezia aveva per delegato il signor Ulisse Olivo, che pure pubblicò una relazione.

mercio internazionale può oggi col suo numeroso naviglio attraversare il Canale egiziano.

Arrivata a tal punto la nostra narrazione, ci daremo cura di completarla col descrivere succintamente il Canale di Suez, tralasciando di entrare in quei dettagli che appartengono alla parte tecnica dei lavori.

CAPITOLO SECONDO

—

Tracciato in una località nella quale l'Istmo s'estende per 160 chilometri, il Canale di Suez è, per causa d'alcune deviazioni dalla retta, lungo per ben 162 chilometri. La sua larghezza, fissata dapprima a 100 metri a pelo d'acqua, nel progetto di *Linant-Bey*, fu dalla Commissione internazionale ridotta a soli 80, ma quindi di nuovo riportata a 100, salvo alcuni punti nei quali è di 60. La sua profondità è di metri 8 con una platea di metri 22.

Porto-Saïd, sul Mediterraneo è il luogo dove il 24 aprile 1859 il signor De Lesseps. accompagnato da poco più che quaranta persone, piantava la prima tenda, intorno alla quale ben presto sorgevano altre tende, quindi delle vere costruzioni, e si tracciavano il porto e la futura città. Questa, in poco tempo cresciuta, ebbe comodi cantieri, case decenti, una chiesa cattolica, una moschea ed un ospedale. Ivi accorsero

da ogni parte bastimenti carichi di provvisioni, di materiali e di macchine per l'escavazione del Canale; queste ultime furono fornite dall'Inghilterra, mentre il Danubio e l' Illiria somministrarono il legname, e la Grecia, l'Egitto e l'Italia inviarono i viveri necessari alla nuova colonia internazionale. Nel 1862 Porto-Saïd contava circa 7000 abitanti; nel 1867 ne aveva quasi 9000, ed al giorno d'oggi tale numero si ritiene aumentato sino a 12,000, ma è difficile a decifrarsi in modo esatto, stante la natura mobile della popolazione, la quale, più che altro, è composta di Greci e di Candiotti. Cinque spaziose contrade dividono la città che distendesi dall'Este all'Ovest, e queste contrade sono tagliate da altre *Menzaleh*. Esistono a Porto-Saïd un teatro, vari alberghi ed un *club*. L'ingresso di questo porto è fiancheggiato da due immense *gettate*, delle quali quella di Ponente ha 3200 metri di lunghezza e quella di Levante 2200; ciò per facilitare l'accesso alle navi.

Otto linee di Compagnie a vapore hanno già iniziato con Porto-Saïd delle regolari comunicazioni. Le più importanti di queste Compagnie sono le Messaggerie imperiali, Marc Frassinet di Marsiglia, il Lloyd austriaco, una Compagnia russa, una italiana (la società Rubattino e Comp. di Genova) ed una egiziana.

Nei dieci mesi, che decorsero tra il giugno del 1867 e l'aprile 1868, 1000 navi entrarono nel porto rappresentando una capacità totale di 232,072 tonnellate, o una media di 635 tonnellate al giorno. Sul totale suddetto 89,500 tonnellate erano francesi, e il di più ripartivasi fra sedici bandiere differenti. Per quello poi che *riflette tutto* l' anno 1868, è da dire

che nel corso, del medesimo 2088 navi, della capacità di 674,028 tonnellate gettarono l'ancora in questo porto. Di queste navi 1576 erano a vela per tonnellate 252,452, e 512 a vapore per tonnellate 421, 696. Tutto, del resto, fa presagire uno splendido destino a Porto-Saïd, che possiede una posizione importantissima nel Mediterraneo, e presenta dei grandi vantaggi, offrendo il modo di soddisfare ai moltiplici bisogni del commercio.

La città di Suez non fu, come quella di Porto-Saïd, centro di riunione ai lavori pel taglio dell'Istmo, ma acquistò essa pure importanza in breve tempo, contando già più di 25,000 abitanti, belle e comode costruzioni, alberghi e caffè, fra i quali un *café chantant* molto lodato dai viaggiatori; ed avendo nelle sue vicinanze delle campagne fertili e coperte di verdura, dopo che il Canale d'acqua dolce, colle sue irrigazioni, ebbe trasformato in luogo colto lo sterile deserto.

Questo più piccolo Canale, eseguito, non solo per somministrare l'acqua potabile agli operai durante i lavori del taglio dell'Ismo, ma anche per servire a fecondare i campi e come mezzo di trasporto, è formato da tre sezioni. La prima si diparte dai pressi del Cairo e riceve l'acqua direttamente dal Nilo prima che questo si biforchi, e per 90 chilometri si spinge fino a Gassasin vicino all'Ouady, terra di sopra rammentata; la seconda va per una linea di 36 chilometri da Gassasin a Ismaïlia, e la terza dalle vicinanze di questa città fino a Suez per altri 90 chilometri. Onde ne avviene che queste varie sezioni formano complessivamente una linea di 216 chilometri.

L' Istmo di Suez trovandosi in posizione centrale tra l'Europa, l'Affrica e l'Asia, avvenne che operai delle tre parti dell'antico mondo vi convenissero; essi, diversi per colori, per lingua, per abitudini e per costumi, si divisero le attribuzioni loro a seconda del genio paesano; laonde si videro i Greci, abilissimi nelle faccende nautiche, servire come marinai, gl'Italiani ed i Dalmati come falegnami, muratori e minatori, i Francesi come meccanici, e gli Arabi tolleranti del caldo, come fuochisti in servizio delle immense macchine adoperate. Alle fatiche più comuni negli scavi attesero in special modo gli abitanti d'Egitto e quei della Siria. In questo stranissimo contrasto di gente d'ogni favella si scelse la lingua italiana, non già la pura, ma una specie di *gergo,* come mezzo universale ad intendersi, mentre per contrario predominò la confusione nelle specie monetarie delle quali fu ripieno il mercato, trovandovisi in corso monete russe, francesi, inglesi, greche egiziane. turche, italiane, austriache ed indiane, con tutte le loro più minute frazioni. Ogni conflitto fu però impedito dalla saggia e prudente amministrazione che diresse i lavori, per modo che tanti uomini non mai peccarono per intolleranza, essendochè in ogni centro che veniva a formarsi si eressero chiese cristiane, moschee, ospedali e cimiteri; questi ultimi distinti come distinte furono le abitazioni. Imparziale e rigorosa fu la giustizia e la immensa popolazione dei lavoratori divisa per credenze e per usi mutuamente rispettati, fu concorde nel procurare che fosse raggiunto quello scopo sul quale non havvi discrepanza, poichè i commerci, concorrendo a riu-

nire le genti sparse sulla superficie della terra, soddisfano ad uno dei sentiti e prepotenti bisogni dell'umano consorzio.

Universale fu adunque la cooperazione all'impresa ideata ed eseguita del taglio dell'Istmo egiziano, ma universali altresì debbono esserne i vantaggi. La qual cosa ha avuto subito un principio di applicazione nel carattere d'uguaglianza che viene fatto a tutti i popoli in modo che nessuno possa vantare maggiori diritti dell'altro, nè accampare pretese di possesso o d'uso esclusivo del Canale. La più stretta neutralità deve ricuoprire questa nuova via delle Indie, di fronte alla quale taceranno le discordie e le gelosie mercantili; nè le pacifiche acque del nuovo Bosforo si vedranno circondate dai formidabili castelli che in altre epoche servivano a mantenere come privilegio di pochi la potenza e la ricchezza, patrimonio comune alle nazioni della terra.

Il primo vantaggio, e più spicciante, del Canale di Suez è quello d'abbreviare e render più sicuro il cammino alla volta delle Indie. Il signor De Lesseps nella sua memoria informativa dice che, sopra un adeguato di 5000 a 6000 leghe geografiche (chilometri 22,225 a chil. 26,670), la strada commerciale tra l'Occidente e l'Oriente si troverebbe abbreviata ragguagliatamente di circa 3000 leghe (chil, 13,335.) Come prova di ciò allega una tabella che fu poi ripetuta nei mille opuscoli che si scrissero circa al progetto d'escavazione del Canale, e che più recentemente venne ridotta per cura del senatore Torelli in miglia geografiche italiane e completata con altre indicazioni come appresso:

TABELLA

delle distanze dai porti sottoindicati a Bombay, seguendo la via del Canale di Suez, in confronto alla via per il Capo di Buona Speranza

INDICAZIONE DEI PORTI	DISTANZE in miglia geografiche da 60 al grado pari a 1851 metri per miglio		DISTANZA calcolata a giorni con vapori che percorrono in media 10 miglia all'ora		ABBREVIAZIONE per Suez calcolata	
	Via Suez — miglia	Via Capo — miglia	Via Suez — miglia	Via Capo — miglia	a giorni	per °/o (1)
Da Costantinopoli a Bombay	3890	13182	16	55	39	70
» Malta »	4456	12534	18	52	34	64
» Venezia »	5013	12836	21	54	33	61
» Trieste »	5057	12880	21	54	33	61
» Genova »	5100	12318	21	51	30	59
» Marsiglia »	5130	12210	21	50	29	58
» Cadice »	4806	11237	20	47	27	57
» Lisbona »	5402	11561	23	48	25	53
» Bordeaux »	6051	12210	25	51	26	50
» Londra »	6639	12858	28	54	26	48
» Liverpool »	6591	12750	27	53	26	48
» Le Havre »	6103	12534	25	52	27	51
» Amsterdam »	6699	12858	28	54	26	48
» Pietroburgo »	7996	14155	33	59	26	43
» Nuova-York »	8127	13398	34	56	22	39
» Nuova-Orléans »	8048	13938	33	58	25	42

Per questa tabella apparisce, come dice il Torelli « che gli uni hanno un guadagno di due terzi, altri

(1) Le frazioni di unità vennero omesse se al disotto della metà, e calcolate come intere se la superavano.

della metà, altri di un terzo di cammino, e su questo non v' è dubbio (1). » Ma il chiarissimo autore nota come sarebbe fallace argomento quello di considerare il tempo risparmiato nel tragitto come una norma sicura dei grandi guadagni che potrebbero prevedersi dal far due viaggi nello spazio di tempo che prima occupavasi per un solo. Tuttavolta questa distanza abbreviata recherà grande utilità poichè il tempo, al dire degl' Inglesi, è danaro, e poichè il consumo degli attrezzi necessari alla navigazione, e la spesa necessaria alle vettovaglie si rendono minore. Inoltre un beneficio che il più breve viaggio può arrecare quello si è che anche i capitali ed i navigli più mediocri potranno cimentarvisi, mentre ciò non può avvenire nel lungo cammino intorno all'Affrica. E se non tutti i legni saranno destinati ad approdare ai porti indiani, potranno per altro stringersi relazioni commerciali sulle coste del Mar Rosso, le quali offrono larga messe a chi sappia approfittarne Lesseps lo accennò pel primo facendo sentire come vaste contrade quasi estranee al commercio del mondo si aprirebbero alla mercatura e quindi alla civiltà universale, perchè l' Europa verrà posta in contatto diretto e giornaliero coll' Abissinia, coll' Yemen, coll'Hégiaz, Mascate e le coste d'Affrica, paesi ricchi in caffè, gomma arabica, cera, pelli, avorio lana ed indaco. In Abissinia abbonda grandemente il bestiame, ed un mulo vien venduto per lire 25, un bue per 10, una pecora per 3, mentre in grandi foreste vergini sono sparsi i legnami da costruzione e da ebanisteria. Sulle rive del Mar Rosso trovansi miniere di zolfo e di piombo,

(1) TORELLI, *Dell' avvenire del commercio europeo*, vol. 3, pag. 260.

cave di marmo e di porfido, e spiagge adatte per stabilirvi delle saline.

Così lungo la strada si avranno dei nuovi mercati, e ciò sarà anche un vantaggio in confronto dei pochi e mal sicuri che trovasi nell'Affrica occidentale; ove non sono le popolazioni più civili della Nubia e della Abissinia, che sino dai tempi più remoti fecero fiorire le industrie ed i commerci nelle rinomate città di Capto, Mios-Ormos, Berenice, Aduli e Saba, ma ove per contrario hanno sede i barbari abitanti della Guinea, usi al vile ed inumano commercio che volgarmente appellasi *tratta dei negri*.

Anco delle nuove industrie si creeranno, come la pesca di balene dei due sessi nei mari del Sud, la pesca delle perle nel Golfo Persico e nel Mare delle Indie, come pure la ricerca della madreperla, dei gusci di testuggini e del corallo. La vendita dei cavalli arabi andrà pure aumentando. (1)

La nuova via di Suez, oltre ad essere più breve, sarà, eziandio, più sicura per le navi, e specialmente per quelle a vela che andando verso le Indie nella direzione del Capo di Buona Speranza, non possono costeggiare l'Affrica, ma debbono spingersi fin presso

(1) I signori Linant e Mougel Bey osservano che la situazione dell'Ismo di Suez sui confini dell'Arabia e della Siria che forniscono le migliori razze di cavalli e dove l'Europa ha sempre dovuto ricorrere per migliorare la specie cavallina sarà oltre ogni credere favorevole per formare e mantenere con poche spese uno stabilimento destinato alla riproduzione e all'allevamento dei cavalli. La vallata Tumilat ridiverrà ciò che essa era a tempo della Scrittura, la terra di Gessen, il cui nome significa in ebraico ed arabo *pasture* e che Giuseppe fece concedere da Faraone alla tribù d'Isdraele, *perchè era la contrada la più fertile e la più salubre dell'Egitto* (Progetto preventivo del taglio dell'Istmo.)

all'America meridionale per evitare le correnti e le procelle che dominano in quei mari.

Un altro vantaggio verrà anche ad ottenersi in questo: che il carico di merci che un bastimento può trasportare sarà maggiore per la via di Suez che per quella d'Affrica passando dal Capo di Buona Speranza. Il Torelli riconosce questo vantaggio piuttosto per le navi a vapore che per quelle a vela, ed infatti facendo il giro delle coste affricane, conviene in ogni bastimento assegnare un largo spazio al carbon fossile. Tale necessità sparisce viaggiando a traverso il Canale di Suez, poichè oltre alla minore lunghezza del cammino trovasi a mezzo del Canale suddetto il lago Timsah, che conterrà tutti gli stabilimenti necessari alla navigazione e quindi all'approvisionamento del combustibile. Ma anche per le navi a vela il vantaggio è sempre grandissimo perchè, minore è il carico delle vettovaglie da recar seco e perchè, come osserva il Sapeto, « nel Mar Rosso càpitano legni francesi ed inglesi veleggianti, tagliando il Capo di Buona Speranza, alle sponde jemane ed alle opposte d'Abissinia onde, nella città di Hhodeida, Mokha, Sawaken, Massawah e Berbera, caricare caffè, incenso, pelli, cera, mirra, avorio, zibetto e gomma, i quali tornano sovente con la metà del carico per tema delle furiose tempeste dell'Atlantico; lo che non accadrebbe per Suez. » Prodotti in gran copia non possono nemmeno conservarsi nel viaggio per il Capo, nel quale, ad esempio, vanno in perdizione i vini d'Italia, dei quali in Oriente è grande la richiesta. I frutti nostri, e così l'uva, le mele, le pere, le pesche, ed alcuni altri generi alimentari, come le paste da

minestra, passando per Suez potranno giungere alle Indie in buon stato; la qual cosa non poteva accadere per la via d'Occidente.

Come un vantaggio che il Canale egiziano arrecherà indubbiamente fu pure considerato il risparmio sul prezzo delle assicurazioni delle merci e dei navigli, poichè « il prezzo è in relazione al tempo durante il quale il bastimento è esposto al pericolo ed alla probabilità dei pericoli medesimi, e sotto questo rapporto si è fatta dal commercio la sua parte ai pericoli del Capo di Buona Speranza » Non mancano certamente le bufere nel Mar Rosso, ch'è irto di scogli, tra i quali il saggio pilota dee camminare guardingo; ma nulla sono tali pericoli rispetto a quelli dell'Oceano Atlantico, e la questione riducesi a pratica da acquistare.

L'Europa, usa a consumare in grandissima quantità il caffè, il cotone, il tabacco, il legno da tinta e le spezie, potrà per l'apertura del Bosforo d'Egitto approvigionarsi di tali derrate nell'Asia ed Oceania, ov'esse abbondano ed ove migliori si trovano che in America. Tal cosa producendo una concorrenza, sarà profittevole agli interessi dei consumatori; i prodotti orientali costeranno meno pel minor tragitto necessario a recarli nei mercati d' Occidente, e gli americani scemeranno di prezzo per mantenersi il favore del quale godono adesso, dimodochè inestimabile sarà tal vantaggio pei traffici mondiali.

Generalmente parlando queste sono le conseguenze che il taglio dell'Istmo egiziano arrecherà a tutti i popoli europei. Ogni nazione potrà poi risentirne in grado diverso dei peculiari vantaggi, sia per

i rapporti già stabiliti coll'Asia, sia per felice posizione di territorio, la quale renderà agevole lo stringere legami con quella doviziosa parte del globo.

L'Inghilterra, signora dello sbocco del Mar Mediterraneo nell'Oceano Atlantico, di Malta, d'importanti stabilimenti sulla costa occidentale dell' Affrica, dell'India (ove più di cento milioni di sudditi si curvano innanzi alla sua potenza e piú di 50 milioni d'uomini le sono tributari), di Singapore, dell'Australia, di vasti scali nella Cina, nelle Isole Filippine, nella Nuova Galles del Sud e nella Nuova Zelanda, vedrà, mediante il taglio dell'Istmo di Suez abbreviatè di circa la metà le distanze con quei suoi immensi possessi. Essa sola assorbe la metà in valori del commercio che tutti gli altri paesi fanno coll' Egitto e due terzi del commercio coll' India e colla Cina; ed il tonnellaggio delle sue navi é compreso per due terzi in quello delle altre nazioni europee. Rispetto alla sua marina mercantile a vapore è da osservare che l'Inghilterra possedeva a tutto febbraio decorso un effettivo di 2808 navigli a ruote e ad elice capaci nell'insieme di 1,270,240 tonnellate, Quindi è che il crescente impulso dei bisogni materiali lungi dal diminuire il suo traffico lo aumenterá, giacchè sarà maggiore la domanda e quindi maggiore la produzione, e perciò stesso il lavoro. Dalle quali cose apparisce come i mal celati pretesti dei quali fu tenuto parola nel Capitolo precedente velassero motivi politici. Com'è egli mai possibile, infatti che l' enorme commercio inglese possa venir danneggiato dall'apertura del Canale di Suez? Sarà egli forse da temere qualche grave pericolo perchè altri popoli che hanno

una potenza commerciale inferiore a quella della Gran Bretagna si troveranno ravvicinati all' Oriente? Non già, poichè l' epoca attuale non è quella in cui si valutino le distanze come unica stregua di traffici piú o meno felici: adesso la forza della marina mercantile e di quella da guerra e le relazioni già stabilite decidono dei destini marittimi per le genti europee. In un secolo illuminato non è piú lecito di confiscare l' Oriente a benefizio di un sol popolo e d'impedire che si spezzino le barriere anticamente frapposte alla reciprocità degli scambi tra i vari paesi.

L'Olanda, mediante il taglio dell' Istmo di Suez, avrà piú facili e piú dirette le sue relazioni con le magnifiche colonie della Sonda e delle Molucche e colla Cina ed il Giappone; ed il Portogallo potrà meglio sorvegliare i suoi possessi indiani.

Anche la Russia, sebbene padrona d'una strada di terra, che comunica coll'Asia centrale, l'India e la Cina, guadagnerà essa pure nella nuova via, giacchè potrà aprire coll'Oriente, mercè dei propri porti nel Mar Nero, ampie relazioni marittime che saranno meno costose e maggiormente estese delle terrestri.

Per altro questo fortunato ravvicinamento dell' Europa all'Asia ed a tutti quei paesi che si comprendono, per comune consenso, sotto l' appellativo d'Oriente, gioverà in massimo grado ai popoli situati lungo le sponde del Mediterraneo. Bene su questo proposito esprimevasi Paolo La Farina, deputato al Parlamento Sardo, quando nella seduta del 19 dicembre 1855 disse: « Col taglio dell' Istmo di Suez si viene nuovamente a concentrare nel Mediterraneo la massa più grande che immaginare si possa degli

interessi commerciali non solo europei, ma di tutto il globo. » Ed il lettore può considerare la somma importanza di questo mare, che fino alla scoperta del Capo meridionale d'Affrica fu a più riprese l'emporio di floridissima mercatura ed il maggior legame ch'esistesse tra le nazioni dell'antico mondo. Ond' è che la vita industriale risorgerà potente nei porti di Francia, di Spagna, di Grecia e d'Italia, ove anche le genti nordiche invieranno, in maggior copia che finora non abbiano fatto, i loro navigli per quell'allettamento al commercio che sarà creato dalla necessità di transitare pel Mediterraneo nel viaggio per l' Asia.

La Spagna, quantunque assorta nelle sue interne rivoluzioni, non potrà restare indifferente all'accrescersi dell'importanza della sua costiera nel Mediterraneo per causa dello sviluppo che andrà a prendere la navigazione tra lo stretto di Gibilterra ed il Mar Rosso. Essa ha i porti di Cartagèna e di Malaga che con quello di Cadice dominano il tratto di mare frapposto tra l'Europa ed il Marocco; inoltre le sue Isole Baleari e la città di Barcellona hanno posizione stupenda ed atta a vasti commerci. Le avvenute spogliazioni di molte delle sue colonie americane e le minaccie continue verso quelle di Cuba e Porto-Ricco condurranno la Spagna a profittare del Canale di Suez per avvicinarsi alle Isole Filippine, contrade di grande fertilità ed estese tanto da uguagliare i due terzi della Penisola iberica.

La Francia, coi suoi porti di Marsiglia e di Tolone, e coi suoi possedimenti di Corsica e d'Algeria nel Mediterraneo, con quelli della Riunione, di Pon-

dichéry, della Cocincina e d'alcuni punti del Madagascar nei mari orientali, è grandemente interessata all'apertura del Canale affricano. Essa fu sino a pochi anni indietro quasi estranea al commercio del Mar Rosso, ma questo potrà un giorno esserle di peculiare importanza, sia dalla parte dell'Arabia Petrèa e del Golfo Persico, sia dalla parte orientale dell'Affrica. Questa nazione avrà inoltre il vantaggio d'importare direttamente dalle Indie l'indaco, del quale impiega grande quantità per i bisogni delle sue manifatture, mentre potrà esportare molti suoi prodotti per la cresciuta facilità di smerciarli.

L'Austria profitterà del Canale di Suez per il commercio dei suoi porti, e segnatamente di quello di Trieste. I negozianti di questa città procurarono sempre di stringere rapporti coll'Egitto ed i paesi orientali, e la loro Camera di Commercio fece voti ed attivissime pratiche affinchè la grande impresa ideata da Lesseps potesse avere il suo compimento.

Anche la Turchia e la Grecia, se non di subito, certo pel seguito, risentiranno dei benefizi dalla nuova comunicazione colle Indie. Per la Turchia infatti rendesi migliore il passaggio nel Golfo Arabico, ove possiede tante belle provincie, le quali più floride diverranno, stante la vigilanza che vi si eserciterà maggiore contro le ambiziose voglie dei Persiani. Per la Grecia, sebbene nazione piccola e giovane ancora, gl'interessi mercantili verranno ad avvantaggiarsi, sia pel maggior commercio di transito che avrà luogo sul suo territorio, sia pei traffici ai quali gli Elleni, gente arrischiata e vaghissima delle marittime imprese, si volgeranno, più di quello che

ora non facciano, nei loro rapporti coll'Egitto, la Siria, l'Arabia ed anche l'estremo Oriente. Alle quali cose contribuiranno per certo e la posizione geografica favorevolissima e la recente annessione delle Isole Ioniche, rendendo la Grecia uno strumento dei commerci del basso ed alto Danubio, della Servia e della Romelia.

Quali saranno gli speciali vantaggi che il Canale di Suez arrecherà all'Italia? Ecco l'ultimo ed il più importante quesito da risolvere, essendo appunto all'avvenire economico della Penisola.

Vano sarebbe il credere che per essere tra i più vicini all'Oriente, per la via di Suez, per questo solo saremo i prediletti della Fortuna, e che la nostra posizione territoriale farà l'effetto che la manna produsse nel popolo di Isdraele in mezzo alle sterili lande del deserto. Perciò ottimamente diceva il distinto professore Boccardo, uno tra i delegati delle Camere italiane al convegno di Suez nel 1865, quando scrisse: « Non è davvero stando colle mani alla cintola che ci sarà dato raccogliere il frutto dei mutamenti che tanto nello stato politico quanto nei rapporti commerciali coll'Oriente riserba un non lontano avvenire. »

Venendo a discorrere più in particolare dei benefizi sperabili e di ciò che sia da fare per conseguirli, io non ripeterò che tutto quello, che in genere interessa il commercio internazionale, e che fu esposto di sopra, sarà profittevole anche per noi. Quindi è che: se non unica almeno grandissima fonte di vantaggi sia la posizione della Penisola italiana posta tra il continente europeo ed il Canale d'Egitto,

è da osservare che il commercio nostro coll'Oriente va distinto in due categorie, quella cioè di commercio diretto d'importazione e d'esportazione, e quella di commercio transito d'emporio o d'approvvigionamento pel restante dell'Europa.

Per importare direttamente i prodotti orientali è necessario esportare quelli d'Italia. Su tal proposito ottimamente si espresse il Torelli, quando disse che i benefizi maggiori del Canale di Suez saranno per quella nazione che avrà tante merci da vendere in Oriente, quante bastino a comprare quelle del medesimo, ossia che avrà tanti prodotti del suolo e delle industrie da caricarne i propri bastimenti, procacciando così il vantaggio dell'andata e del ritorno, che costituisce il vero guadagno della navigazione. Ai legni italiani accade di presente che partano o con piccolo carico o in zavorra, mentre ciò non avviene per molte altre nazioni, come ad esempio l'Inghilterra, l'America, ed anche l'Olanda e la Francia, le quali hanno procurato di dare alle loro mercanzie e buona qualità e prezzo discreto, laonde le smerciano facilmente nell'Egitto, nelle contrade bagnate dal Mar Rosso, nel Golfo Persico, nel centro dell'Asia, e nelle vaste colonie europee dell'estremo Oriente; dai quali paesi traendo ricchissimo carico di spezierie, di legni tinti, di thè, d'aromi, d'indaco, di drappi serici e d'altre manifatture ne forniscono tutta l'Europa alla quale un tempo queste derrate erano vendute dagli Italiani. Nè al certo noi manchiamo dei principali prodotti del suolo o delle industrie che anche in Oriente vengono ricercati, ma manchiamo della quantità e della perfezione nei prodotti stessi, per cui non

possiamo sostenere la concorrenza degli estranei; ed anzi molte nostre materie prime vanno in altri paesi per variare di forma e ritornare tra noi sotto foggia diversa.

Osserviamo adesso quali sieno le merci più ricercate in Oriente e per conseguenza quali traffici ivi si facciano e far si potrebbero, in specie di prodotti italiani, non che quali derrate possano esportarsi dalle asiatiche regioni.

Il porto d'Alessandria è, per ora, rispetto al commercio italiano, che ha per obbiettivo il basso ed alto Egitto, lo scalo principale d'onde poi i traffici si volgono al Cairo, a Suez, e alle due coste del Mar Rosso fino a Djeddah. Suez è il centro di sfogo per le importazioni venienti dall'Europa e dall'Asia e per le esportazioni d'Arabia e di parte della Persia. La nostra colonia in Egitto è costituita da più che 20 mila abitanti, la maggior parte dei quali dimorano in Alessandria, ed in quella regione si smerciano facilmente i prodotti che appresso:

Panni. Qualità leggiere, dolci al tatto e brillanti, preferendosi i colori bianchi, rosa, verde poco, bleu cielo e giallo limone.

Seterie. I *gros* di Napoli, le marcelline, i lustrini (nei colori sopra indicati per i panni) e specialmente i così detti *caberas* neri per donne, non che i *satins* rossi e verdi, i broccati d'argento e d'oro a righe e piccoli fiori.

Armi. I fucili solidi di prima qualità si vendono facilmente sino a franchi 65; quelli di seconda da franchi 15 a 25. Le lame da sciabola e le canne da fucili pure si smerciano; questi ultimi dovrebbero pre-

sentare una lunghezza di centimetri 122, ed essere forti di culatta e leggieri all'estremità.

Perle. Le conterie di Venezia e le perle della Baviera renana e della Boemia (imitate con gran successo a Venezia) trovano sfogo continuo ed animato.

Porcellane e maioliche. Le tazze da caffè semplici e dorate, ed i servizi da tavola comprendenti piatti quadrati con coperchio ad uso inglese trovano facile collocamento. Le terraglie per vasi da frutta ed altro hanno sicuro smercio.

Chincaglierie. Tutti gli articoli compresi in questa categoria, se spediti con buon assortimento ed in quantità misurate, sono collocati senza ritardo.

Carta. Vi è conosciuto specialmente il prodotto di Fiume e Venezia con la marca *tre lune.*

Antimonio. Gli Arabi lo impiegano dopo averlo sottoposto ad una preparazione per colorirsi le ciglia. Si vende al prezzo di 42 a 47 franchi per quintale.

Sapone. È il commercio più importante del porto di Djeddah in quanto riguarda l'importazione, e se ne vende annualmente dai 15 ai 20 mila quintali. Le contrattazioni accadono per ordinario sui saponi comuni, ma anco le qualità fine odorifere, nella forma di palle, si vendono facilmente.

Coralli. Rotondi, semplici, tagliati a faccette, oblunghi ed altre forme, tutte non montate.

Pelli. Nere ed a colori, specialmente le vacchette.

Vino. Se ne consuma grandemente, e i produttori italiani dovrebbero prendere in seria considerazione quello sfogo che potrebbe divenire importante.

Olio. Principia ad essere adoperato, oltre che dagli Europei, anche dagli Arabi,

Tavole. Sono ricercate specialmente quelle di abete per falegnami, e per costruzioni nell' interno delle case.

Mobili. Le fabbriche di Genova e di Chiavari e le altre d' Italia potrebbero fornirne, adattandole alle costumanze locali.

Dal Cairo e da Suez vengono esportati, con destinazione anche per l'Italia, grano e biade, caffè, datteri, cotone, gusci di tartaruga, legumi secchi, lino, gomme, incensi, madreperla, penne di struzzo, semente di cotone, lino e sesamo, droghe diverse e salnitro.

Relativamente all' Egitto non possiamo astenerci da menzionare un fatto la cui esplicazione avrà grandissima importanza pei suoi commerci, per quelli degli Europei e per la civiltà universale. Dopo la visita fatta nel decorso mese di Marzo dal principe e dalla principessa di Galles al Canale di Suez, il Viceré che in opposizione a molti dei suoi sudditi, e contro le stesse leggi del Corano, ha fatto sempre una guerra terribile alla schiavitù, s'è determinato di spedire al di là dell'Alto Egitto nei paesi ove sono le sorgenti mediate del Nilo, situate presso i grandi laghi equatoriali Vittoria Nyanza e Alberto Nyanza (cioè fino al secondo grado di latitudine sud,) il celebre viaggiatore inglese sir Samuel Baker, con un forte corpo d' infanteria e di cavalleria e con suprema autorità a fine di domare le tribù affricane, d' aprire al commercio un paese ove molte produzioni potranno col tempo aversi coll' importare sementi vegetabili europee, essendovi terreni fertilissimi, e di far cessare assolutamente la odiosa tratta degli schiavi, la quale si fa lungo il gran

fiume egiziano e nelle parti centrali dell'Affrica. L'esportazione dai paesi menzionati si limiterà per ora, a quanto sembra, all'avorio; ma sopratutto a quanto fu accennato di sopra promuoverà le coltivazioni ed il commercio mediante la ricchezza mineraria dei terreni, nè sarà poco benefizio quello d'estirpare la mala pianta della schiavitù. Il saggio principe Ismail Pascià verrà con questo a meritarsi un indelebile tributo di stima e di lode,

Dopo l'Egitto è di mestieri considerare il vasto bacino del Mar Rosso intorno al quale stanno, oltre l'Arabia, l'Abissinia, il Darfour, il Soudan e la Nubia, sebbene questa a grande distanza dalle coste, laonde per l'accesso difficile i prodotti europei vi si trasportano con cammelli e carovane le quali muovono alla volta di quel paese dal Cairo e da Suez.

L'Arabia ha dei prodotti i quali sono piuttosto naturali che manifatturati; vi si trovano ora, invece dell'antico oro dei Sabei, cassia, banani, palme, cocchi, balsamo, mirra, incenso, e il celebre caffè che spacciasi in modo precipuo sui mercati di Hodeida, Moka, Djeddah e Aden. Inoltre si commerciano in Arabia: lane, peli di cammello e di capra, pellami d'ogni specie.

Nel 1862 Teodoro imperatore d'Abissinia aveva fatto invito agli Europei, promettendo terre e vantaggi a quelli che nei suoi dominii avessero recate le arti e le industrie dei paesi cristiani. Ognuno conosce la storia del fedifrago monarca, la sua fine miseranda ed i trionfi degli Inglesi. Quindi è da credere che questi raccoglieranno quasi assolutamente i benefizi del commercio dei celebrati porti di Massouah e di Aduli che

hanno facile comunicazione col distretto di Halaï, ove per solito convengono tutte le carovane degli Abissini e dei popoli conterminali, ed ove trovasi un clima sano e temperato, con circa diecimila ettari di terreno coltivabile e fruttifero. Nondimeno gl'Italiani potrebbero smerciare in Abissinia e specialmente sul mercato di Gondar vari nostri prodotti tra i quali sono da citare i seguenti: seta bleu scura, e greggia senza colore; tessuti di cotone specialmente rigati ed a quadretti; panni leggieri di color deciso (specialmente il rosso e l' amaranto); foulards a disegni rossi e bleu; berrette di lana rossa con fiocco di seta bleu (di cui esistono buone fabbriche a Venezia); selle fine da cavallo. se fatte secondo l' uso del paese (lo che fecero per le armi bianche alcuni fabbricanti di Trieste); chincaglierie d' ogni sorta; oggetti in ferro d'ogni genere per uso di giardini, agricoltura, arti e mestieri; coltelli a lama fissa e mobile con manico di legno; forbici; aghi ecc.; piccoli specchi misuranti quattro centimetri quadrati con scatole di cartone; perle di Venezia di varie qualità e colori; perle false denominate di Roma (perchè ivi specialmente si fabbricano); sale in pezzi, che serve in molte località ad uso di moneta ed a concludere le transazioni commerciali; camicie di tela ricamate con seta rossa e bleu; acquavite, vini e liquori; polvere e piombo da caccia; fucili e pistole ordinarie a pietra; sciabole a due tagli diritte e curve; bottiglie di vetro e bicchieri; e corallo falso rotondo e lungo (forma di pipiotti della fabbrica di Venezia).

Quei prodotti possono scambiarsi coi seguenti; oro fine in polvere del quale il suolo offre grande

abbondanza e che si acquista ad un prezzo medio di 70 franchi per oncia; avorio, muschio, gomma, penne di struzzo, cavalli, bovi, e muli a bassissimo prezzo, vainiglia, cacao, caffè, indaco, lane gregge, cere pelli d'animali selvaggi, legni per tintoria, dattari e tamarindi.

La pesca sarà pure un introito non lieve, poichè nel Mar Rosso albergano pesci in gran quantità e d'ottimo sapore, alcuni dei quali è propabile che per il connubio dei due mari verranno a prender stanza nel Mediterraneo. Essi formano adesso una fonte d'industria e di lucro per gl' indigeni. Tonni d' eccellente qualità e merluzzi numerosi si trovano nel Mar Rosso, ed alici più saporite di quelle che vengono dalla Francia. Vi sono pure delle ostriche saporitissime, che per la distanza abbreviata potrebbero arrivare fresche ai nostri dilettanti di gastronomia, e che dagli Arabi sono disprezzate, essendo essi piuttosto ghiotti delle locuste; e si trovano anche perle di gran valore, madreperle, denti di vitello marino, e spugne ottime; come pure havvi chi pensa che quando i pescatori italiani faranno nel Mar Rosso coi loro attrezzi le indagini necessarie vi troveranno il corallo. Tutti questi prodotti, per molti dei quali ora ricorriamo alle nazioni del Nord, potranno aversi direttamente.

Dal bacino del Mar Rosso e dal Golfo Persico i nostri traffici debbono spingersi sino alle Indie, alla Cina ed al Giappone, ossia al restante dell'Asia, ed anche nell'Oceania, ove sino ad ora furono pressochè nulli.

Molti prodotti d'Italia potranno nell' India smerciarsi facilmente, essendo in modo precipuo indicati li appresso:

Formaggi di Parma e Lodi. Questi, se fatti con cura speciale, resistono ad una temperatura caldissima.

Cappelli di Paglia. Possono fare concorrenza ai prodotti degli Stati del Sud d' America.

Vetri colorati per uso di finestre. Specialmente il rosso rubino, il giallo limone ed il verde foglia.

Coralli. Si spediscano nelle Indie inglesi in gran quantità, e si collocano con profitto,

Marmi. Lavorati ad uso di tavole in piastre lunghe e rotonde, nonchè in quadrettini ad uso di selciati da stanze e gradini per scale.

Olii d' oliva, Vino e frutta. Potrebbero avere smercio grandissimo.

Panni. Leggieri ed in colori chiari.

Stoffe. Tessute in oro ed argento.

Perle. Quelle di Venezia già rammentate.

Candele stearíche e cerogene. Tutti gli scali dell' Asia ne ricevono grandi spedizioni dall' Inghilterra, che ritira tali prodotti dal Belgio e dall' Olanda ad un prezzo al quale gl' Italiani potrebbero fare concorrenza, se avessero bastimenti propri.

Dall' India potrebbero esportarsi, in modo diretto, senza l' intermediario della Francia e dell' Inghilterra, i caffè Mysore e Salem, l' indaco ed altri prodotti.

Per quello che si riferisce alia Cina, le importazioni più vantaggiose sono le seguenti:

Cera di api. Importata specialmente dai Portoghesi che la raccolgono nelle isole di Timor e Timorlan. Questo commercio s'accresce ogni anno.

Cocciniglia. S'importa dagli Stati Uniti d'America e dal Messico, passando per Manilla.

Corallo. Tutte le isole dell'Arcipelago indiano lo forniscono, nondimeno può smerciarsi anco dagl'Italiani, essendone grande la richiesta, specialmente per uso di bottoni.

Piombo. Il consumo n'è grandissimo, ed è tale prodotto fornito in specie dagli Americani.

Argento vivo. Troverebbe ottimo sfogo in Cina, e le nostre società montanistiche produttrici di mercurio dovrebbero pensarvi seriamente.

Filo d'oro e d'argento. È molto ricercato sui mercati cinesi, ove non si conosceva nel 1865 che una sola marca proveniente dall'Olanda.

Sapone. Ha un esito sicuro ed in gran quantità. L'America, e specialmente il Bengala, lo forniscono in qualità grossolane; laonde potrebbe inviarsene colà del più fine, con buon successo.

Panni. L'Inghilterra fa quasi esclusivamente questo commercio colla Cina, ove vende panni assortiti in varii colori, tra i quali domina lo scarlatto, il rosso scuro, il nero ed il bleu.

Vetri e Cristalli. Una vendita continua e sicura si fa dei vetri da finestre da 22 a 54 centimetri, comuni e fini, bianchi e colorati, e fra questi ultimi in ispecie i rossi rubino, i gialli, i verdi ed il bleu. I cristalli fini, ricchi ed eleganti sono pure richiesti, ed è sperabile che le nostre fabbriche arrivino a fare concorrenza a quelle d'Inghilterra e di Boemia.

Coltelleria ed armi da fuoco. Questi prodotti sono ricercati grandemente, tanto se fini come se ordinari di qualità. Le fabbriche italiane potranno farne esteso commercio.

Zolfo. Anch' esso è usato grandemente in specie per fuochi pirotecnici, dei quali i Cinesi hanno grande vaghezza.

Dalla Cina possono esportarsi molti prodotti, tra i quali primeggia il *verde cinese* (indaco verde), che cagionò una vera rivoluzione nella tintoria, la *seta*, della quale è grande la quantità, il *the*, la *canna da zucchero*, la *cera vegetale*, la *cannella di Cina*, il *ceruso bianco di piombo*, la *radica di rabarbaro*, il *tabacco* ed il *rame*. Quest' ultimo abbonda, ed una sua qualità bianca, se tenuta in buono stato, rassomiglia all' argento, e spesso ne fa le' veci.

Quanto al Giappone, scoperto mezzo secolo dopo il continente americano (quando la Spagna ed il Portogallo si dividevano l' impero dei mari, e le colonie del Nuovo Mondo e delle Indie), esso è l' ultimo dei paesi asiatici, col quale gli abitatori d' Europa abbiano stabilite delle vaste relazioni internazionali.

Uno dei prodotti notevoli del Giappone è il thè, il prezzo del quale è minore di quello del cinese. Esso costituisce una bevanda prediletta per gl' indigeni, e se ne fa eziandio un' esportazione grandissima in Inghilterra ed anche in America.

Molti prodotti del suolo e delle industrie ritrovansi nel Giappone. L' agricoltura è ivi in sommo onore, ed il riso ed il thè sono una delle princi-

pali derrate, costituendo uno degli alimenti più abituali. Non mancano nemmeno molte altre piante e legumi conosciuti in Europa. Esistono anche ricche miniere d'oro, situate nei distretti di Sado, di Surunga e di Omura, ed in alcuni luoghi basta lavare la sabbia di fiume e quella ricavata nei depositi di alluvione per ottenere purissimo quel metallo.

L'argento esiste nelle provincie settentrionali, e ve n'è molto nelle terre di Nagato; il rame è abbondantissimo e fa la ricchezza di molte provincie, adoperandosi per una quantità d'usi pei quali in Europa servono il ferro battuto, il ferro fuso e lo stagno: finalmente anco il rammentato ferro trovasi d'ottima qualità in cave ricchissime. Una contrada così favorita da natura somministra anco cera vegetale, cotone greggio, carbone, canfora, salnitro, olii vegetali, alghe marine. L'uso degli stracci di cotone sembra sconosciuto affatto, ed i cenci delle vestimenta sono raccolti a prezzo vile ed imbarcati per l'Europa, ove si vendono con benefizio notevole.

Somma maestria usano i Giapponesi nei lavori in lacca, in porcellana, in bronzo ed in avorio. La lacca è una vernice bellissima che resiste all'umidità ed all'acqua calda, e sulla quale si fanno intarsiature, anco d'oro e d'argento, e disegni di bellezza sorprendente.

Un'industria assai vasta esercitasi nel vendere animali di molte razze e svariate. Così vi hanno orsi selvaggi, svelti daini, assai specie di scimmie; inoltre uccelli di ogni colore e d'ogni razza; e per ultimo una gran quantità di cani. Di questi alcuni stanno in una ruota, e servono di motore per battere il riso o

per altro uso; altri son piccolini, con gli occhi vispi, non più grossi del pugno e col muso tondo, quasi senza naso, per lo che destano la meraviglia di chi li vede; ma, appunto perchè sembrano dei mostri, sono venduti a carissimo prezzo.

Il commercio d'importazione dall'Europa nell'Impero giapponese consiste specialmente in prodotti manifatturati di cotone e di lana, in alcuni metalli, come piombo, stagno e zinco ed in armi da fuoco. Vi si vendono anche assai bene gli orologi di ogni qualità, strumenti d'ottica, carte geografiche in inglese e stampe d'ogni genere. Quanto alla lana, questo prodotto non esiste nel paese, e non vi si conosceva nemmeno prima dell'apertura dei porti; ora se ne fa uno smercio grandissimo per le vestimenta da inverno.

I nostri rapporti col Giappone incominciano a dare buoni frutti specialmente per ciò che riguarda i semi di filugelli; e quando sarà aperto il Canale di Suez, e che i nostri negozianti potranno recarsi in numero maggiore, i prodotti di quel paese saranno sempre più apprezzati, e molte delle merci nostrali vi potranno trovare un esito soddisfacente.

Così per tutti i provvedimenti anzidetti, ai quali molti sarebbero da aggiungere (essendoci limitati ad accennare quelli che più sembravano da raccomandarsi), è sperabile che il commercio italiano possa ritrovare, nell'apertura del Canale di Suez, quella vitalità della quale abbisogna, e che uscendo dalla cerchia angusta in cui adesso si restringe possa espandersi verso l'Oriente, concorrendo in proporzione della grandezza del nostro regno all'immensa massa

degli scambi internazionali. In questi, se più non saremo i primi, siccome altra volta lo fummo allorchè l'Italia sedette regina e maestra dei popoli, potremo tuttavia occupare una parte notevole, quando tutte le forze del paese convèrgano a quel fine, e siano rivolte di continuo a rendere proficue le industrie e ad estendere i traffici, assicurando alla nostra patria un più lieto avvenire.

—FINE—